

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Согомонова Надія Аваківна

УДК 338.242:656.13

**ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ПІДВИЩЕННЯ
ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО
ПІДПРИЄМСТВА**

Спеціальність 08.07.04 – економіка транспорту
і зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2006

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Харківському національному автомобільно-дорожньому університеті Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник – доктор економічних наук, професор **Шинкаренко Володимир Григорович**, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, завідувач кафедри менеджменту

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор **Трийд Олександр Миколайович**, Харківський національний економічний університет, завідувач кафедри логістики

кандидат економічних наук, професор **Гненний Микола Васильович**, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, завідувач кафедри економіки та менеджменту

Провідна установа – Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, відділ ринку транспортних послуг, м. Одеса

Захист відбудеться «_____» _____ 2006 р. о _____ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий «_____» _____ 2006 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. У сучасних умовах розвитку і подальшого удосконалення ринкових відносин в Україні залишається актуальною проблема якісного й своєчасного задоволення потреб підприємств і населення у вантажних перевезеннях і одержанні на цієї основі прибутку, необхідного для подальшого розвитку підприємства. Основними завданнями, які необхідно вирішити автомобільному транспорту на сучасному етапі розвитку економіки України, є: удосконалення якості транспортних послуг; ріст рівня безпеки вантажних перевезень; підвищення ефективності роботи автотранспортних підприємств (далі АТП). Проблема підвищення ефективності роботи АТП значною мірою залежить від функціонування економічного механізму управління підприємством.

Теоретичні, методичні і практичні питання, пов'язані з проблемами удосконалення економічного механізму підвищення ефективності роботи підприємств, знайшли відображення в роботах українських і закордонних учених: Бланка І.О., Брюховецької Н.Ю., Василика О.Д., Вишневського В.П., Галузи С.Г., Дикань Л.В., Завгороднього В.П., Золотарьова А.Н., Іванова Ю.Б., Круглова М.І., Кучерявенко М.П., Лаффера А., Мескона М.Х., Поддєрьогіна А.М., Поукока М.А., Соболева В.М., Тридіда О.М., Файоля А., Фалька С.Г., Фатхутдінова Р.А., Хана Д., Шаблісти Л.М..

Серед вітчизняних учених і практиків, що займаються проблемами транспорту, необхідно виділити Белуху Н.Т., Диканя В.Л., Гненного М.В., Кулаєва Ю.Ф., Позднякову Л.О., Шинкаренка В.Г.

Численні дослідження учених цієї галузі не охоплюють всіх аспектів розглянутої проблеми. Досі відсутні наукові розробки, у яких комплексно розглядаються шляхи удосконалення економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП. Необхідно вирішити завдання уточнення сутності економічного механізму і його взаємозв'язку з механізмом управління і господарським механізмом. Подальшого дослідження і розробки вимагають проблеми оптимізації податкової політики підприємства у межах податкової політики держави й удосконалення системи внутрішнього контролю на АТП. Актуальність і нерозв'язаність окремих теоретичних питань обумовили вибір теми, мету і завдання дисертації, її теоретичну і методичну основу.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дослідження проводилося відповідно до напрямку наукових досліджень кафедри менеджменту Харківського національного автомобільно-дорожнього університету за темою: «Соціально-економічні проблеми функціонування і розвитку підприємств автомобільного транспорту в ринкових умовах».

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційного дослідження є розробка теоретичних основ і методичних рекомендацій щодо забезпечення

функціонування економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП у ринкових умовах.

Для досягнення поставленої мети необхідно було вирішити наступні завдання:

- визначити місце економічного механізму в системі управління підприємством і встановити його вплив на ефективність роботи підприємства;
- уточнити визначення понять механізму управління, господарського механізму й економічного механізму підвищення ефективності, установити їхній взаємозв'язок і співвідношення;
- встановити склад і стан методичного забезпечення функціонування економічного механізму;
- обґрунтувати необхідність застосування регресійного оподаткування прибутку і розробити диференційовану шкалу ставок податку на прибуток АТП;
- розробити методичний підхід щодо оптимізації податкових платежів АТП;
- удосконалити систему внутрішнього контролю на АТП;
- розробити процеси здійснення кожного етапу контролю і їхнє інформаційне забезпечення.

Об'єктом дослідження є процес підвищення ефективності роботи АТП.

Предметом дослідження є теоретичні основи і методичні рекомендації забезпечення функціонування економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП.

Методи дослідження. Теоретичною основою дослідження є сучасна теорія ринкової економіки, роботи вітчизняних і закордонних учених і фахівців з питань ефективності, оподаткування і управління підприємством, а також статистична і звітна інформація про діяльність АТП.

Методологічною базою дослідження є діалектичний, логічний і комплексний підходи до розгляду процесів і явищ в економіці. У роботі застосовувалися загальнонаукові методи теоретичного узагальнення і порівняння, аналізу і синтезу, абстрагування і дедукції.

Для вирішення поставлених у дисертації завдань використовувалися такі спеціальні методи: *метод ієрархії* для встановлення взаємозв'язку і співвідношення механізму управління, господарського й економічного механізмів; *імітаційне моделювання* – розробки алгоритму оптимізації податкових платежів підприємства; *системний підхід* – удосконалення системи внутрішнього контролю на АТП; *процесний підхід* – розробки процесу здійснення кожного етапу в системі контролю; *функціонально-вартісний аналіз* – оптимізації накладних витрат на етапі поточного контролю.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в розробці теоретичних основ і методичних рекомендацій щодо забезпечення функціонування економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП, а саме:

1. встановлено взаємозв'язок механізму управління, господарського й економічного механізмів на основі відображення системи управління на трьох рівнях: сукупність основних категорій управління, сукупність окремих підсистем, сукупність функцій управління;
2. обґрунтовано поняття економічного механізму підвищення ефективності роботи підприємства і розроблена його структура, що реалізує основні функції управління у вигляді впливу керуючої підсистеми на керовану;
3. запропоновано методичний підхід щодо формування диференційованої шкали ставок податку на прибуток, заснований на встановленні залежності рівня ставки податку на прибуток від росту обсягів виробництва АТП;
4. розроблено імітаційну модель оптимізації податкових платежів АТП, що може бути використана для зниження податкового тиску на АТП за рахунок розробки податкової політики підприємства в межах податкової політики держави;
5. запропоновано систему внутрішнього контролю для підприємств автомобільного транспорту на основі впровадження чотирьохетапного процесного здійснення контролю при поділі заключного і послідуєчого контролю.

Результати дослідження, сформульовані в п. 4 – запропоновані вперше, у п. п. 1, 3 – одержали подальший розвиток, у п. п. 2, 5 – удосконалені.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що використання запропонованого економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП дозволить удосконалити функціонування підприємства і поліпшити його фінансові результати. Використання диференційованої шкали ставок податку на прибуток дає можливість отримати додаткові кошти для розвитку підприємства. Запропонована імітаційна модель дозволяє вибрати необхідну систему оподаткування, оптимізувати податкові платежі АТП і розробити податкову політику підприємства в межах податкової політики держави з урахуванням нестабільності економіки України. Удосконалення системи внутрішнього контролю дозволить вчасно виявити, усунути і не допустити повторення негативних тенденцій у роботі АТП. Результати досліджень були прийняті і впроваджені на ВАТ «АТП-16363» (акт впровадження № 248 від 03.05.06) і ВАТ «Хлібний автопарк» (акт впровадження № 65 від 21.04.06). Основні положення дисертації використані в навчальному процесі ХНАДУ (довідка № 1068/48 від 11.05.06).

Особистий внесок здобувача в роботі [2], що була виконана в співавторстві, запропонована імітаційна модель оптимізації податкових платежів АТП.

Апробація результатів дисертації. Основні результати дослідження подано і схвалено на Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми і перспективи інноваційного розвитку підприємств» (Харків, 2004 р.); I Міжнародній науково-практичній конференції «Молодь України і соціально-орієнтована економіка» (Харків, 2004 р.); Міжнародному Форумі молодих учених «Ринкова трансформація економіки постсоціалістичних країн» (Харків, 2005 р.); Міжнародній

науково-практичній конференції «Наукові дослідження і їхнє практичне застосування. Сучасний стан і шляхи розвитку» (Одеса, 2005 р.); науково-практичній конференції «Сучасні проблеми і шляхи їхніх рішень в науці, транспорті, виробництві й освіті» (Одеса, 2005 р.); науково-практичній конференції «Інформаційні технології і молодь у ХХІ столітті» (Харків, 2006 р.); на професорсько-викладацьких конференціях Харківського національного автомобільно-дорожнього університету (Харків, 2004-2006 р.), Одеського національного морського університету (Одеса, 2004 р.). Результати другого розділу дисертаційної роботи, що були подані на V Всеукраїнському конкурсі «Молода економіка», посіли друге місце в четвертій номінації (аспіранти) Харківського регіонального етапу (Харків, 2004 р.).

Публікації. За темою дисертаційної роботи опубліковано 10 наукових праць, з яких 6 статей – у наукових виданнях, визначених ВАК України спеціалізованими з економічних наук. Загальний обсяг публікацій складає 1,78 друк. арк., з них особисто авторові належить 1,72 друк. арк.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Робота викладена на 189 сторінках машинописного тексту. Основний текст дисертації подано на 154 сторінках. Робота містить 28 рисунків, 19 таблиць, 12 додатків, список використаних джерел (175 найменувань).

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** розкриті сутність, стан наукової проблеми та її значущість, обґрунтована актуальність теми дисертації, визначена мета, основні завдання, предмет, об'єкт і методи проведення дослідження, охарактеризовано новизну й практичне значення отриманих результатів.

У першому розділі «**Теоретичні основи підвищення ефективності роботи АТП**» розглянуто теоретичні аспекти підвищення ефективності в сучасних умовах; визначено місце економічного механізму в підвищенні ефективності роботи підприємства; встановлено взаємозв'язок механізму управління, господарського й економічного механізмів на основі виділення трьох рівнів у системі управління; обґрунтовано зміст і структуру економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП.

Під економічною ефективністю виробництва розуміється комплексне відображення результатів функціонування економічного механізму підприємства.

Визначено місце механізму управління в системі управління підприємством. Основа системи управління полягає, з одного боку, в потребі й можливості суб'єкта управляти, а, з іншого – потребі й можливості об'єкта виконувати управлінські команди.

Тому призначенням механізму управління полягає у здійсненні впливу суб'єкта управління на об'єкт.

Встановлено, що на першому рівні в системі управління необхідно вичленити сукупність основних категорій управління (вплив суб'єкта управління на об'єкт управління), на другому – сукупність окремих підсистем (механізмів), на третьому – сукупність окремих елементів механізму (функції управління). Відповідно до такої методики найбільш широким поняттям є механізм управління. Господарський механізм становить сукупність окремих підсистем. Економічний механізм реалізує функції управління.

Обґрунтовано, що механізм управління – це відповідний кожній історичній епосі й кожному етапові історичного розвитку спосіб організації управління підприємством із властивими йому формами, методами і засобами управління на основі суспільних відносин. Господарський механізм – це сукупність економічних методів і важелів, організаційної структури і управління, форм і методів виробництва, орієнтованих на суспільні потреби.

Підходячи до проблеми структури господарського механізму з позицій системного підходу, доцільно виділити наступні його механізми: економічний, організаційний, технологічний і соціальний.

Встановлено, що економічний механізм підвищення ефективності – це діалектична система економічних важелів і методів, що реалізує вплив керуючої підсистеми на керовану за допомогою сукупності основних функцій управління, спрямованих на забезпечення безперервного й ефективного функціонування підприємства.

Структура економічного механізму повинна бути відображена у вигляді впливу керуючої підсистеми на керовану. Основними функціями управління є організація, планування, регулювання, стимулювання і контроль. При цьому така функція управління як організація реалізується в організаційному механізмі. Інші функції управління розкриваються безпосередньо в структурі економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП (рис. 1).

У ході дослідження було встановлено, що серед елементів економічного механізму найменш дослідженими у відношенні автомобільного транспорту є функції регулювання і контролю.

Обґрунтовано необхідність застосування оптимізації оподаткування АТП і удосконалення системи внутрішнього контролю.

У другому розділі «**Методичні основи управління податковими платежами АТП**» розглянуто сучасний стан оподаткування в Україні і встановлено його зміст; розроблено рекомендації зі зниження рівня податкового тиску на АТП; розроблено імітаційна модель оптимізації податкових платежів підприємства; обґрунтовано методичний підхід щодо застосування регресійного оподаткування прибутку підприємств автомобільного транспорту.

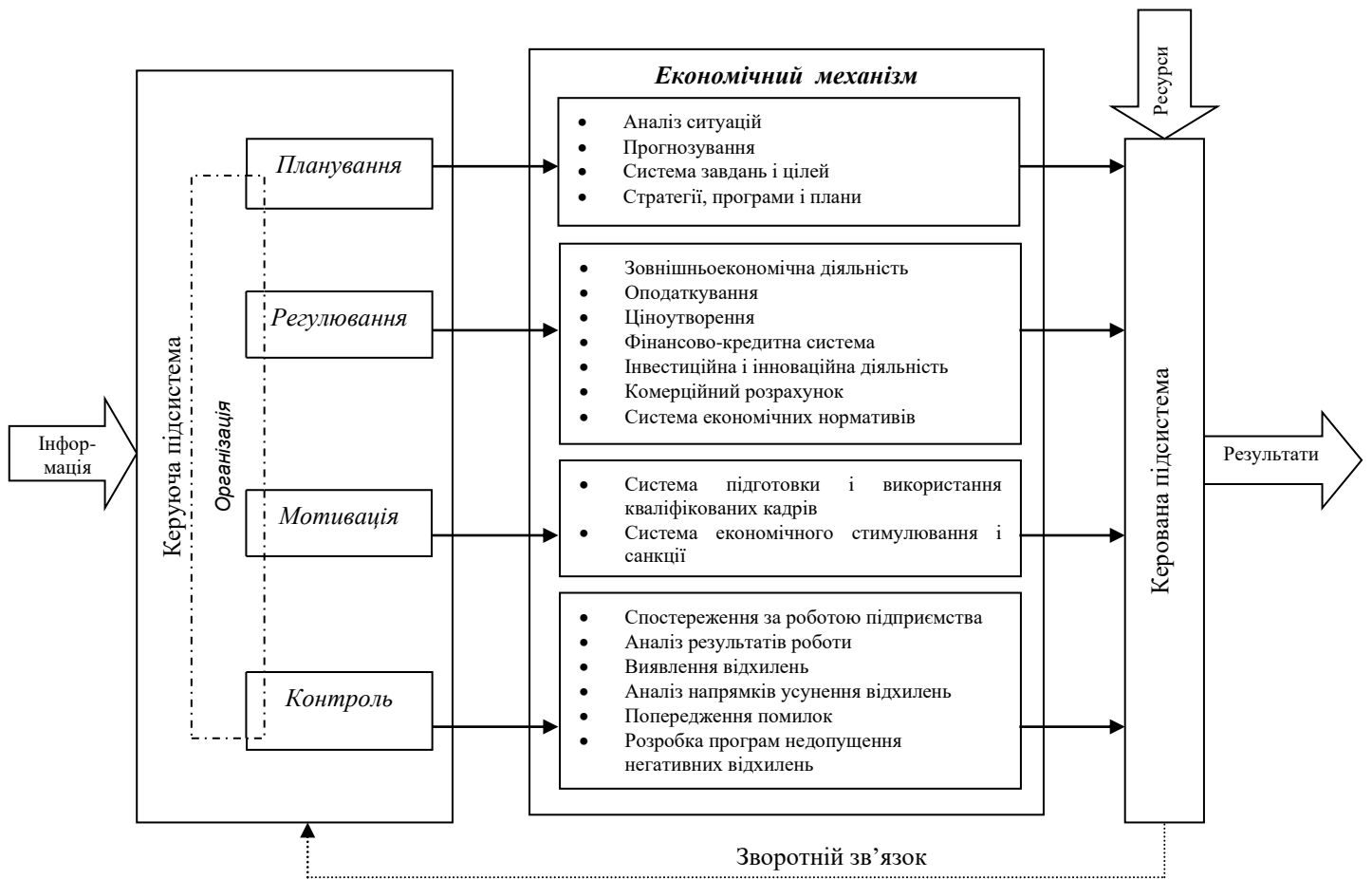


Рис. 1. Структура економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП

Встановлено, що для підприємств у сучасних умовах господарювання найбільшими проблемами є занадто високий податковий тиск, постійна зміна податкового законодавства, складність трактування законодавчих і нормативних актів, відсутність стимулювання при розробці податкових ставок, відсутність комплексних рекомендацій з розробки і впровадження податкового планування на підприємстві.

З метою оптимізації податкових платежів підприємства розроблена імітаційна модель (рис. 2). Розшифровування блоків наведено нижче.

На початку моделі (блок 1) відбувається введення вихідних даних розглянутого підприємства. На наступному етапі (блок 2) проводиться вивчення нормативно-правових актів податкового законодавства й аналіз змін, що відбулися в них за попередній період. Далі (блоки 3-15) виконується розрахунок загальної суми податкових платежів підприємства за розглянутий період. Після цього (блок 16) визначається коефіцієнт ефективності системи оподаткування підприємства

$$Кеф = \frac{Пч}{Нзаг} \quad , \quad (1)$$

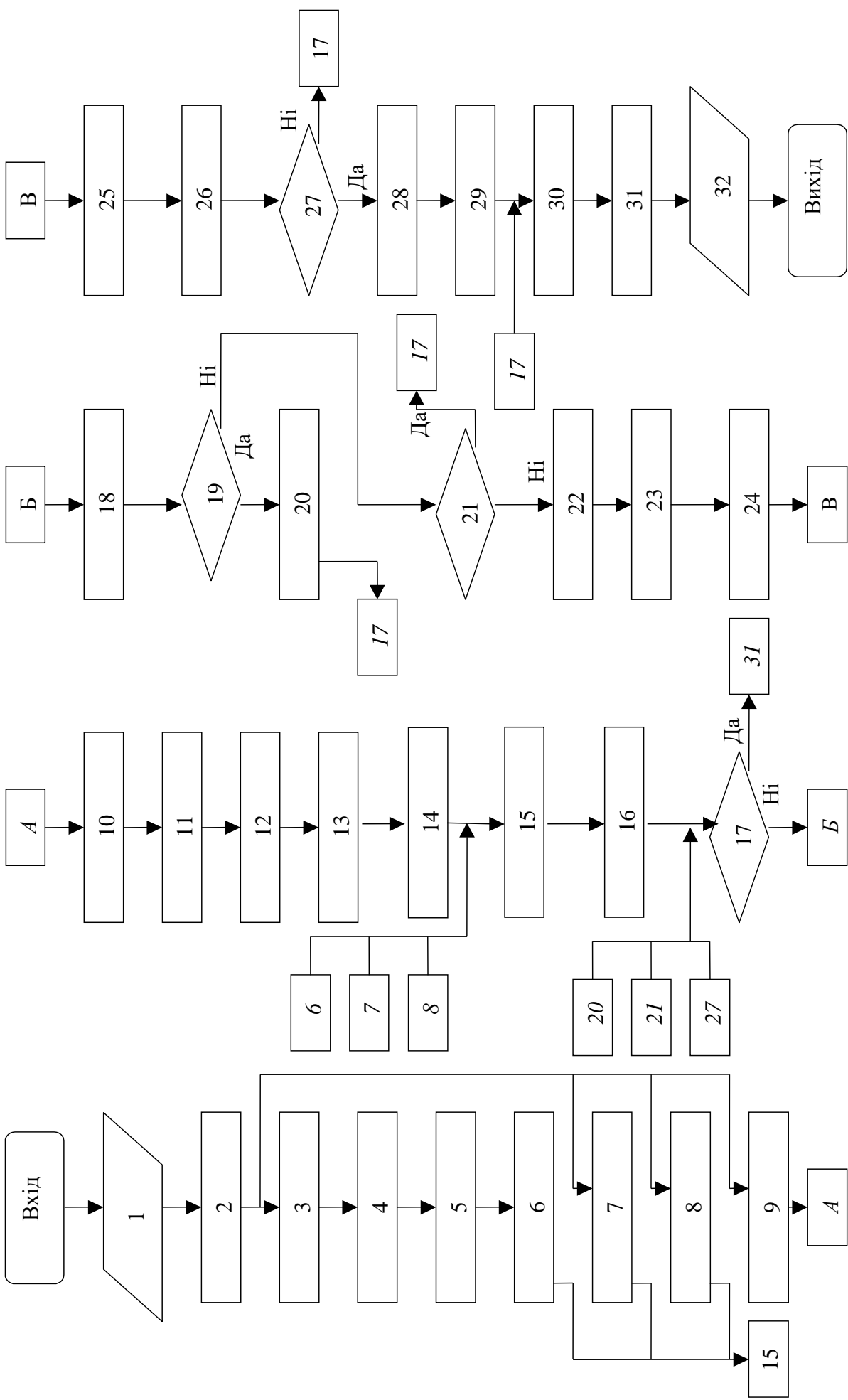


Рис. 2. Структура імітаційної моделі оптимізації податкових платежів АТП

де $Pч$ – чистий прибуток (плановий); $Hзаг$ – загальна сума передбачуваних податків (зборів).

Якщо коефіцієнт ефективності позитивний (блок 17), то податкова система досить ефективна. Якщо значення коефіцієнта ефективності негативне, то виникає необхідність розробки заходів щодо зниження рівня податкового тиску на підприємство (блок 18).

Після перевірки на ефективність проводимо аналіз можливостей підвищення ціни (блок 19). В умовах вільного ціноутворення можливе підвищення тарифів на перевезення залежно від співвідношення попиту та пропозиції на ринку автотранспортних послуг (блок 20). Для малого підприємства існує можливість застосування спрощеної системи оподаткування (блок 21).

Робимо аналіз можливості використання податкових пільг і податкових кредитів (блок 22). Найбільш ефективними для діяльності підприємства є податкові режими спеціальних економічних зон. Також вигідним для підприємств є використання податкового кредиту з податку на додану вартість.

Податкова система повинна стимулювати здійснення реінвестицій, а також направлення засобів на інноваційну детальність, проведення фундаментальних і прикладних наукових досліджень та впровадження нововведень. Тому розроблено методичний підхід щодо застосування регресійного оподаткування прибутку АТП. На початку робимо розрахунок мінімально можливої ставки податку на прибуток (блок 23). Необхідно визначити яке зниження ставки податку на прибуток може привести до створення додаткових засобів, необхідних для розвитку підприємства. Що, у свою чергу, призведе до збільшення прибутку підприємства в подальшому. Розрахунок мінімально можливої ставки податку на прибуток виконується за формулою

$$S \min = 1 - \frac{(1 - H) * P * K}{D - B} = 1 - \frac{0,15 * K}{D - B}, \quad (2)$$

де $S \min$ – ставка податку на прибуток за умови забезпечення розрахункового прибутку, що залишається в розпорядженні підприємства; H – нормативна ставка податку на прибуток (на сьогодні вона складає 25 %); P – нормативний рівень рентабельності (для АТП оптимальний рівень рентабельності 20 %); K – середньорічна вартість основних і оборотних коштів виробництва (капітал підприємства); D – доход від реалізації продукції; B – витрати на виробництво продукції.

Після того, як визначена мінімально можлива ставка податку на прибуток підприємства, розробляється методика регресивного оподаткування прибутку підприємств (блок 24).

Багато вчених, що займаються дослідженням проблем оподаткування в Україні, пропонують зниження ставки податку на прибуток на 10 %, що призведе до істотного скорочення тіньової економіки, тому що підприємствам буде більш вигідно сплачувати податки, ніж приховувати їх. Істотне зниження ставки оподаткування прибутку можливо лише в сформованих економічних умовах. Але такий підхід не є доцільним, його застосування може призвести до значного зниження доходів державних бюджетів. Тому пропонується знижувати ставку податку на прибуток на 0,5 % і лише за умови, що за рік обсяг виробництва і реалізації продукції (товарів, послуг) підприємства зріс на 10 % (тобто приріст виробництва за рік складає 10 %) (таблиця 1).

Таблиця 1

Диференційована шкала ставок податку на прибуток АТП
при рості обсягів виробництва

Ріст обсягу виробництва, %	Рівні ставки податку на прибуток, %
10 – 20	24,5 – 24,0
20 – 30	24,0 – 23,5
30 – 40	23,5 – 23,0
40 – 50	23,0 – 22,5
50 – 60	22,5 – 22,0
60 – 70	22,0 – 21,5
70 – 80	21,5 – 21,0
80 – 90	21,0 – 20,5
Понад 90	20,5 – 20,0

При цьому необхідно обґрунтувати обмеження: якщо рентабельність виробництва за рік складає більше 50 %, то ставку податку на прибуток варто збільшувати на 0,5 %. І так на кожен відсоток. Тобто вводиться податок на надприбуток (блок 25).

Суми прибутку, що залишаються в розпорядженні підприємства за рахунок зниження податкової ставки, необхідно використовувати для стимулювання праці водіїв, для ремонту і відновлення рухомого складу, залучення нової клієнтури тощо.

Регресивне оподаткування прибутку підприємств доцільно застосовувати лише у разі, якщо доходи бюджету будуть відновлені за один календарний рік.

На наступному етапі (блок 26) відбувається оцінка економічної обраного варіанту. Приймається рішення про доцільність вибору варіанта (блок 27). Потім розробляються рекомендації його впровадження (блок 28). Здійснюється планування сум податкових платежів на подальше (блок 29). Виконується контроль точності і своєчасності податкових виплат (блок 30). Після цього здійснюється оцінка зниження рівня податкового тиску на підприємство (блок 31).

Далі друкуються отримані результати (блок 32).

У ході виконаних досліджень обґрунтовано, що розширення ролі стимулюючої функції податкової системи може призвести до розширення податкової бази і як наслідок збільшення податкових надходжень у бюджет. Таких результатів можливо досягти за рахунок зменшення податкового тиску на АТП завдяки оптимізації податкових платежів.

У третьому розділі «Удосконалення системи внутрішнього контролю на АТП» визначено місце контролю в системі управління підприємством; уточнено поняття контролю; проаналізовано основні елементи системи контролю; встановлено поетапний процес здійснення контролю; розроблено систему внутрішнього контролю на АТП.

Весь процес управління підприємством здійснюється шляхом реалізації основних функцій управління. Кожна функція має свою спрямованість. Процес управління з позиції контролю відображено на рис. 3.

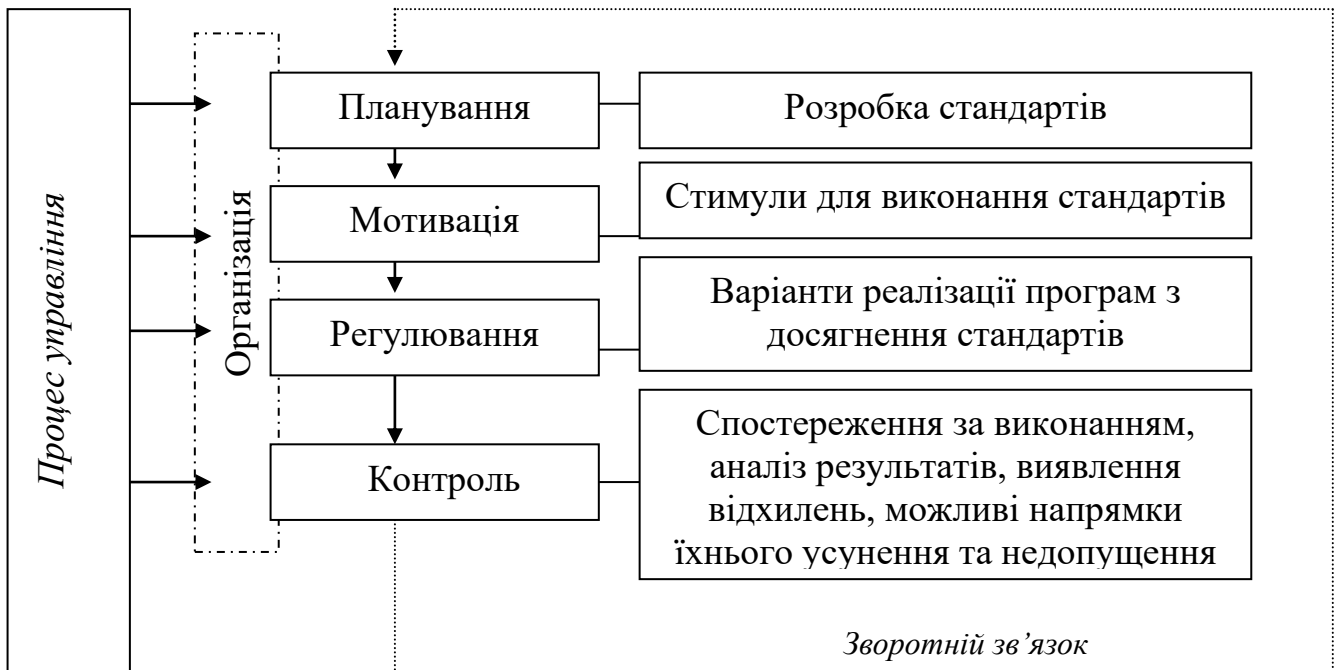


Рис. 3. Схема процесу управління з позиції реалізації функції контролю

Контроль пропонується розуміти як основну функцію управління, реалізація якої необхідна для формування системи обробки інформації, отриманої шляхом спостереження, регулювання і відображення реальних фактів і результатів функціонування підприємства.

Контроль спрямований на підвищення ефективності діяльності підприємства за рахунок порівняння одержуваних результатів із плановими і нормативними, виявлення причин виникнення відхилень, своєчасного їхнього усунення і недопущення появи негативних відхилень у подальшому.

Для проведення контролю на підприємстві дуже важливим є своєчасне і якісне забезпечення відповідальних працівників необхідною інформацією. При цьому встановлюється залежність: первинна інформація проходить обробку органом контролю, отримана вторинна інформація впливає на ухвалення остаточного рішення. Первинними документами для АТП є путьовий лист (ПЛ), талон замовника (ТЗ), товарно-транспортна накладна (ТТН), посвідчення про відрядження водія (ПВ). Первинний документообіг відображений на рис. 4.

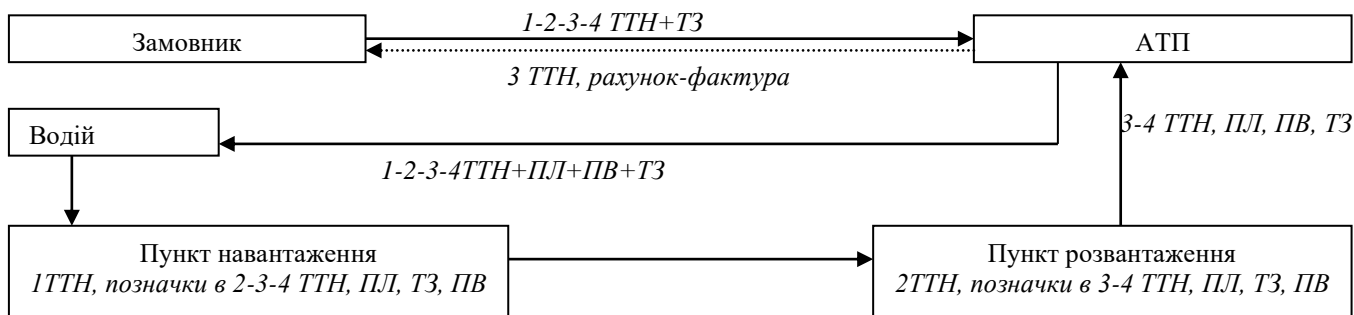


Рис. 4. Схема первинного документообігу АТП

Диспетчер обробляє дані первинної документації і формує базу даних у Excel. З бази даних необхідна інформація передається в бухгалтерію. Бухгалтер автоматично формує розрахункові таблиці нарахування доходів за відрядними і погодинними перевезеннями. За підсумками роботи підприємства за місяць основні результати зводяться в одну таблицю. У ній відбито доход і прибуток кожного автомобіля АТП за підсумками роботи за місяць. Формується фінансова звітність за місяць роботи підприємства.

Документообіг вторинної документації відображено на рис. 5.

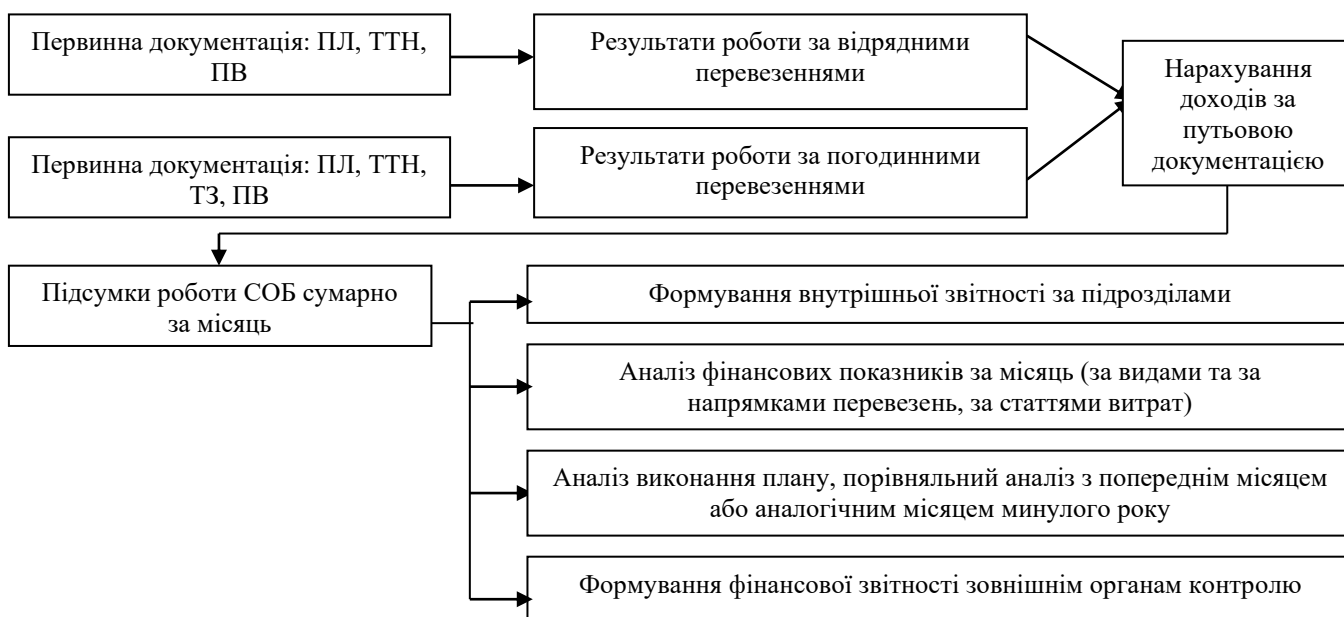


Рис. 5. Схема вторинного документообігу АТП

Запропоновано поетапну систему проведення внутрішнього контролю на АТП (рис. 6): попередній контроль, поточний контроль, заключний контроль, послідуєчий контроль. Розробка кожного етапу здійснена за допомогою процесного підходу. Кожен блок має вхід і вихід, зверху на нього впливає управління, знизу – виконання. У кожному блоці виконання здійснює персонал АТП, тому на рис. 6 зображення виконання відсутнє.

Обґрунтовано необхідність розрізнення заключного і послідуєчого контролю. Поняття заключний контроль і послідуєчий контроль не є синонімічними. Метою проведення заключного контролю є підведення підсумків за минулий період і аналіз результатів діяльності підприємства. Послідуєчий контроль спрямований на прийняття відповідних рішень, впровадження їх на практиці і уникнення виявлених помилок у наступному періоді. Заключному контролю властивий ретроспективний характер, а послідуєчий контроль має перспективну спрямованість.

На першому етапі уточнюються прогнози, коригуються плани і бюджети відповідно до мети підприємства й тих змін, що виникають у зовнішньому середовищі (зміни законодавчих актів, економічної ситуації в державі тощо), тобто здійснюється попередній контроль.

На другому етапі проводиться поточний контроль. На цьому етапі підприємство відстежує зовнішнє середовище на мікрорівні, тобто діяльність конкурентів, зміни у вимогах клієнтів, залучення нової клієнтури інше. Проводиться моніторинг зовнішнього середовища підприємства.

Періодичність контрольних процедур визначається на початку, разом із затвердженням планів і бюджетів. Якщо плани і бюджети складаються з помісячної розбивки, то контроль здійснюється після закінчення місяця, якщо в потижневій – після закінчення тижня.

В окремих випадках на підприємствах з безперервним або майже безперервним виробництвом масової продукції контроль за виконанням планів і бюджетів проводиться щодня. АТП необхідний щоденний контроль доходів і витрат. Якщо проводити контроль у цілому за місяць, то може бути пізно виправляти допущені помилки.

На третьому етапі в системі внутрішнього контролю проводиться аналіз діяльності підприємства за минулий місяць. Визначаються фінансові результати в підрозділах і підприємстві в цілому. Виконується порівняння з планами доходів і бюджетами витрат.

Фактичні витрати необхідно реєструвати на регулярній основі. За кожним фінансовим показником проводиться порівняння з плановим значенням за цей місяць і з фактичним значенням за аналогічним місяць минулого року.

У результаті, якщо виявлені істотні розбіжності й існує ймовірність повторення проблем у майбутньому, варто сконцентрувати увагу на конкретних питаннях і вживанні необхідних заходів щодо запобігання проблемних ситуацій.

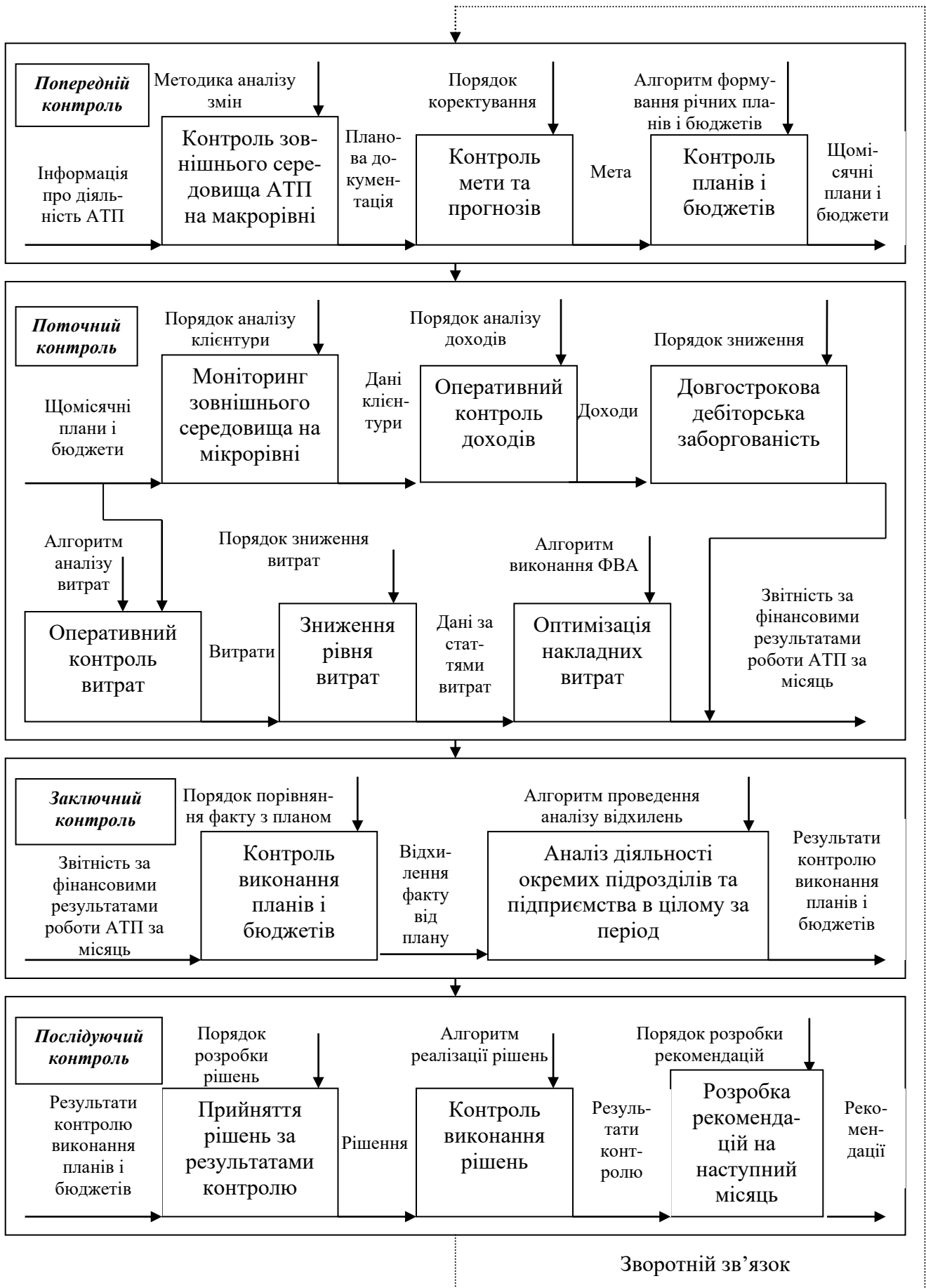


Рис. 6. Система внутрішнього контролю підприємства

У випадку, якщо фактичні доходи перевищують планові, то аналізуються можливості використання додаткових коштів. Контролюється законність їхнього отримання. Перехід до ринкових умов обумовив необхідність проведення контролю не тільки відділів і підрозділів АТП, але і стратегічних одиниць бізнесу (СОБ).

На останньому етапі за результатами попередніх розробляються і приймаються управлінські рішення, контролюється їхнє виконання. За підсумками роботи за місяць при необхідності вносяться корективи в плани і бюджети на наступний місяць.

На підставі проведеного аналізу роблять висновки про розвиток підприємства за рік функціонування. Виявляють допущені помилки і недоліки. Аналізують можливості використання резервів. У залежності від отриманих висновків заохочують або накладають штрафи на працівників, що відповідають за проведення контролю на підприємстві. Приймають відповідні рішення. Контролюється їхнє виконання й ефективність.

ВИСНОВКИ

У дисертації розглянуті теоретичні основи і розроблені методичні рекомендації щодо забезпечення функціонування економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП у ринкових умовах. Висновки і результати, отримані в процесі дослідження, полягають у наступному:

1. На сучасному етапі розвитку України особливу актуальність здобула проблема необхідності підвищення економічної ефективності господарювання АТП. У зв'язку з цим росте значимість формування й забезпечення функціонування економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП.

2. Уточнено місце механізму управління в системі управління підприємством. Установлено взаємозв'язок механізму управління, господарського й економічного механізмів, визначена ієрархія понять механізмів на трьох рівнях: сукупність основних категорій, сукупність підсистем, сукупність функцій управління.

3. Визначено поняття «економічний механізм», що розкриває його сутність як діалектичну систему економічних важелів і методів, що реалізує вплив керуючої підсистеми на керовану за допомогою сукупності основних функцій управління, спрямованих на забезпечення безперебійного й ефективного функціонування підприємства.

4. Встановлено, що структура економічного механізму реалізується через основні функції управління. Вона відображується у вигляді впливу керуючої підсистеми на керовану. Запропоновано структуру економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП.

5. Запропоновано методичний підхід щодо формування диференційованої шкали ставок податку на прибуток АТП, що припускає зниження ставки податку на прибуток у залежності від темпів росту обсягів виробництва підприємства за рік. Застосування запропонованої диференційованої шкали ставок податку на прибуток дозволяє стимулювати розвиток і розширення підприємства за рахунок сум прибутку, що залишається в розпорядженні підприємства завдяки зниженню податкового тиску.

6. Розроблено імітаційну модель оптимізації податкових платежів АТП, що припускає використання податкового планування і планування податкових платежів підприємства з метою мінімізації їхньої сплати на законних підставах. Модель дозволяє знизити податковий тиск на діяльність підприємства за рахунок більш повного урахування типу підприємства й особливостей його функціонування в умовах розвитку ринкової економіки.

7. Удосконалено систему внутрішнього контролю АТП. Запропоновано рекомендації з упровадження чотирьохетапної системи. Застосування системного підходу до організації внутрішнього контролю на АТП дозволяє підсилити вплив контрольних мір на діяльність підприємства й окремих працівників, що приводить до підвищення ефективності діяльності підприємства за рахунок своєчасного виявлення помилок і недоліків в управлінні, їхнього усунення і недопущення появи у подальшому.

8. Практичне використання розроблених методичних рекомендацій дозволить розробити раціональну податкову політику підприємства в межах податкової політики держави, спрямовану на оптимізацію оподаткування і максимальне зниження податкового навантаження на АТП, і удосконалити систему внутрішнього контролю АТП, спрямовану на посилення контрольних мір, підвищення їхньої ефективності і своєчасності.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ РОБІТ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

у наукових виданнях, визнаних ВАК спеціалізованими з економічних наук:

1. Согомонова Н.А. Формирование экономического механизма управления предприятием // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. праць. Вип. 6. – Харьков: ХНАДУ, 2003. – С. 56-60.

2. Шинкаренко В.Г., Согомонова Н.А. Удосконалення оподаткування автотранспортних підприємств // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. праць. Вип. 5. – Харьков: ХНАДУ, 2002. – С. 64-70.

3. Согомонова Н.А. Уменьшение налоговых платежей – источник финансирования инновационной деятельности предприятия // Управління розвитком. – 2004. – № 2. – С. 87-88.

4. Согомонова Н.А. Методика формирования дифференцированной шкалы ставок налога на прибыль автотранспортного предприятия // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. праць. Вип. 7. – Харьков: ХНАДУ, 2004. – С. 85-88.

5. Согомонова Н.А. Формирование системы внутреннего контроля на автотранспортном предприятии // Економіка транспортного комплексу: Зб. наук. праць. Вип. 8. – Харьков: ХНАДУ, 2005. – С. 92-96.

6. Согомонова Н.А. Інформаційне забезпечення системи внутрішнього контролю АТП // Управління розвитком. – 2006. – № 1. – С. 8-9.

в тезах доповідей на конференціях:

7. Согомонова Н.А. Разработка экономического механизма управления автотранспортным предприятием // Матеріали міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції «Научные исследования и их практическое применение. Современное состояние и пути развития». В четырех томах. Т. 4. – Одесса: Черноморье. – 2005. – С. 51-53.

8. Согомонова Н.А. Необходимость создания системы внутреннего контроля на автотранспортном предприятии // Молодь України і соціально орієнтована економіка: Матеріали міжнародної наукової конференції молодих учених і студентів. – Харків: ХНАДУ, 2004. – С. 114.

9. Согомонова Н.А. Процесс внутреннего контроля на АТП // Матеріали Міжнародного Форуму молодих вчених “Ринкова трансформація економіки постсоціалістичних країн”. У двох томах. Т.2. – Х.: ХНТСУГ. – 2005. – С. 97.

10. Согомонова Н.А. Сучасний підхід до визначення поняття контролю // Сборник научных трудов по материалам научно-практической конференции «Современные проблемы и пути их решения в науке, транспорте, производстве и образовании». Том 5. Экономика. – О.: Черноморье, 2005. – С. 20-21.

АНОТАЦІЯ

Согомонова Н.А. – Економічний механізм підвищення ефективності роботи автотранспортного підприємства. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2006.

Дисертаційна робота присвячена дослідженню теоретичних основ і методичних задач щодо забезпечення функціонування економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП.

У дисертаційній роботі визначено і розкрито сутність понять «механізм управління», «господарський механізм», «економічний механізм» з урахуванням ієрархії понять і сучасної ринкової спрямованості діяльності АТП; обґрунтовані

склад і структура економічного механізму підвищення ефективності роботи АТП; розроблена регресійна диференційована шкала ставок податку на прибуток АТП за умови, що підприємство має тенденцію до розвитку і розширення; розроблений методичний підхід щодо оптимізації податкових платежів АТП у вигляді імітаційної моделі; удосконалена система внутрішнього контролю роботи підприємства за рахунок чіткої структуризації виконання контрольних заходів і наведення етапів контролю у виді процесів; обґрунтована можливість застосування інформаційного забезпечення контролю на більш якісному рівні.

Ключові слова: механізм, управління, автотранспортне підприємство, ефективність, оподаткування, податки, ставка, прибуток, контроль.

АННОТАЦИЯ

Согомонова Н.А. – Экономический механизм повышения эффективности работы автотранспортного предприятия. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 – экономика транспорта и связи. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2006.

Диссертационная работа посвящена исследованию теоретических основ и методических задач по обеспечению функционирования экономического механизма повышения эффективности работы АТП.

Эффективное функционирование автотранспортных предприятий в рыночных условиях во многом зависит от правильности формирования экономического механизма. Проведенный анализ позволил установить, что под экономической эффективностью производства необходимо понимать комплексное отражение результатов функционирования экономического механизма предприятия. В целях определения основных направлений повышения эффективности функционирования АТП уточнено место экономического механизма в системе управления предприятием. Его назначением является воздействие субъекта управления на объект, он осуществляет воздействие управляющей подсистемы на управляемую с помощью системы методов.

Неоднозначность трактовки понятий механизмов вызвала необходимость установления иерархии в понятиях механизма управления, хозяйственного и экономического механизма. Самым широким понятием для управления предприятием является механизм управления (уровень основных категорий управления). Для анализа механизмов управления используется хозяйственный механизм (уровень совокупности отдельных механизмов). Экономический механизм предназначен для реализации функций управления (соответственно на уровне отдельных элементов механизма). Предложены определения каждого понятия, их структура в общем виде и взаимосвязь. Обосновано место экономического

механизма в структуре хозяйственного механизма, который включает в себя также организационный, социальный и технологический механизмы.

При формировании структуры экономического механизма повышения эффективности работы АТП обоснована необходимость расположения блока механизма между блоками управляющей и управляемой подсистем, что позволяет экономическому механизму реализовать свое назначение. В блоке управляющей подсистемы отражены функции управления, реализация которых отображена непосредственно в экономическом механизме. Определение структуры экономического механизма позволило обосновать основные направления повышения эффективности работы АТП.

Анализ степени разработки путей повышения эффективности показал необходимость снижения налогового давления на АТП. Для этого рассмотрены и проанализированы основные методы оптимизации налогообложения предприятия. Одним из самых эффективных методов оптимизации является применение регрессионного налогообложения. Было проведено исследование регрессионных методов налогообложения с учетом опыта развитых стран и различных проектов реформирования системы налогообложения Украины и предложена дифференцированная шкала ставок налога на прибыль, устанавливающая зависимость уровня снижения ставки налога на прибыль от уровня роста объемов производства АТП.

При учете всех особенностей функционирования АТП и использования методов налоговой оптимизации можно снизить налоговое давление на предприятие. Для этого разработана имитационная модель оптимизации налоговых платежей АТП. Модель включает исследование необходимости и возможности использования упрощенной системы налогообложения, применения регрессионного налогообложения прибыли развивающихся предприятий, анализ налоговых льгот и кредитов, выбор соответствующих методов ценообразования. Имитационная модель включает в себя оценку эффективности системы налогообложения, оценку целесообразности выбранного варианта оптимизации налоговых платежей АТП, оценку снижения налогового давления в результате применения оптимизационных методов.

Вторым направлением повышения эффективности работы АТП рассмотрено совершенствование системы внутреннего контроля предприятия. Определен процесс управления с позиции реализации функции контроля. Обоснована сущность понятия контроля, его направленность на формирование системы обработки информации.

В результате применения системного подхода предложено выделять четыре этапа контроля. Обоснована необходимость разделения заключительного и последующего этапов контроля на основе ретроспективности первого и перспективного характера второго. На этапе предварительного контроля уточняются

цели, на этапе текущего контроля – проводится оперативный контроль доходов и затрат, на этапе заключительного – подводятся итоги работы за рассматриваемый период, на последующем этапе – принимаются решения и контролируется их выполнение. Для каждого этапа применен процессный подход. Обоснована возможность получения достоверной информации в полном объеме на каждом этапе контроля. Приведены первичный и вторичный документообороты АТП. Проведен анализ основных характеристик этапов контроля по различным признакам.

Ключевые слова: механизм, управление, автотранспортное предприятие, эффективность, налогообложение, налоги, ставка, прибыль, контроль.

ANNOTATION

Sogomonova N. – The economic mechanism of raising efficiency of the automobile transport enterprise working. – Manuscript.

Thesis for the degree of candidate of economic sciences on the speciality 08.07.04 – economics of transport and relationship. Ukrainian State Academy of railway transport, Kharkiv, 2006.

The subject of the research is to analyse theoretical and methodical goals of ensuring the functioning of economic mechanism of raising efficiency of the automobile transport enterprise working.

In the thesis the gist of the concepts "governing mechanism", "economical mechanism", "economic mechanism" is defined and disclosed with provision for hierarchies of concepts and modern market directivity of activity automobile transport enterprise. The structure and composition of the economic mechanism of raising efficiency of automobile transport enterprise working are developed. The methods of reduction of tax pressure on the automobile transport enterprise using a differentiate scale of profit tax rates are suggested. The methodical approach to optimise the tax payments of the automobile transport enterprise in the manner of simulation models is developed. The system of internal control of the work of enterprise is advanced with accounting the clear structuring of fulfilment of control measures and presentation of the control stages in the manner of processes. The possibility of dataware using in the control system at more qualitative level is motivated.

Key words: mechanism, management, automobile transport enterprise, efficiency, taxation, tax, rate, profit, control.

Согомонова Надія Аваківна

**ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ПІДВИЩЕННЯ
ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО
ПІДПРИЄМСТВА**

Спеціальність 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Відповідальний за випуск

О.М. Криворучко

Підписано до друку . .2006 р.

Формат 60×90 1/16. Папір офсетний. Гарнітура Times New Roman.

Друк RISO. Обсяг 0,9 умовн.-друк. арк.

Замовлення № / . Тираж 100 прим. Ціна договірна.

Видавництво ХНАДУ, 61200, м. Харків-МСП, вул. Петровського, 25

*Свідоцтво державного комітету інформаційної політики, телебачення та радіомовлення
України про внесення суб'єкта видавничої справи до державного реєстру видавців, виготівників і
розповсюджувачів видавничої продукції,
Серія ДК № 897 від 17.04.2002 р.*